

50X1-HUM

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

flugzeuge. In einer sinnvollen Standortverteilung ist Dresden das neue Zentrum der Flugzeugindustrie der DDR geworden. Mehrere große Betriebe des neuen Industriezweigs arbeiten in anderen Teilen der DDR als Zulieferer für das Dresdener Werk. In einem Betrieb in Karl-Marx-Stadt werden die Flugzeugmotoren hergestellt.

Die Stellung Dresdens als Zentrum der neuen deutschen Flugzeugindustrie wird noch dadurch unterstrichen, daß hier auch die wissenschaftlichen Forschungsstätten und Lehrstühle des Flugzeugbaus eingerichtet wurden. Die Technische Hochschule Dresden hat eine Fakultät für Luftfahrtwesen. In der Ingenieurschule Dresden für Flugzeugbau werden mehrere hundert Flugzeugingenieure und -konstruktoren ausgebildet.

Die IL 14 ist wohl ein in der DDR hergestellter, aber nicht hier entwickelter Typ. Es ist vielmehr der Nachbau der bekannten sowjetischen Iljuschin 14, die heute fast die gesamten sowjetischen Fluglinien befliegt und sich seit Jahren ausgezeichnet bewährt hat. Die Sowjetunion hat uns sämtliche für

duktionsetappe sind 100 gesehen.

Neuer Industriezweig

Der rasche Start der völkischen Flugzeugindustrie Leistung. Es ist wenig ü daß eine kleine Gruppe vo Flugzeugbaus in Dresden wurde. Aus diesem klein überraschend kurzer Zeit Industriezweig geschaffen gann diese Gruppe in Arbeit, und am 1. Mai 1960 Flugzeug über Dresden. I bestand vorwiegend aus führenden Flugzeugwerke darunter auch der Chefkonstruktör des Dresdener Werkes, Josef Bestinger.

Die meisten dieser Gruppen gehörten zu den Spezialisten, die 1946 in die Sowjetunion gingen und dort im Flugzeugbau weiterarbeiteten. Zu ihnen gehört auch der technische Direktor des Dresdener Flugzeugwerkes, Fritz Freundel. Seit 1921

arbeitete er im Flugzeugbau als Konstrukteur. Er hat also eine mehr als 30jährige Erfahrung auf diesem Gebiet. Wenn die Abfahr damals auch etwas plötzlich kam", sagt mir Direktor Freundel lächelnd, „so möchte ich diese Zeit aus meinem Leben doch nicht missen. Ich brauchte meine Arbeit im Flugzeugbau selbst nach dem Krieg nicht zu unterbrechen und kam auf diese Weise nicht aus dem Tritt.“ Die jahrelangen Erfahrungen seiner Arbeit in der Sowjetunion haben Direktor Freundel zu der Auffassung gebracht, daß der sowjetische Flugzeugbau heute an der Spitze in der Welt steht und in Kürze neue



Das Innere der DDR-Flugmaschine IL 14. Die Sitze sind nicht nur hintereinander angeordnet, sondern zum Teil um Tische gruppiert

den Bau dieser Maschinen notwendigen Unterlagen in großzügigster Weise zur Verfügung gestellt und uns damit die Möglichkeit gegeben, auch auf diesem Gebiet wieder auf die Beine zu kommen. Es wäre dennoch falsch, zu sagen, wir würden die IL 14 in Lizenz bauen, denn wir brauchen für diese Produktion nicht einen Pfennig Lizenzgebühren an die Sowjetunion zu zahlen. Innerhalb des sozialistischen Lagers

sensationelle sowjetische Prototypen herauskommen werden.

Es ist eine Freude, zu sehen, mit welchem Eifer diese Spezialisten auf Grund ihrer neuesten technischen Erfahrungen aus der sowjetischen Zeit an den Neuaufbau einer deutschen Flugzeugindustrie gehen, und wie es ihnen in kurzer Zeit gelungen ist, einen großen Kreis von Technikern und Spezialarbeitern in den neuen Flugzeugwerken um

Maße, das in Konstruktion befindlichen neuen viermotorigen Doppeldeckerflugzeuges 152, das noch im zweiten Flugprogramm in Serie gehen soll.

Die DDR hat in der Sowjetunion eine große Anzahl von Spezialisten, die in der Sowjetunion ausgebildet wurden und die in der DDR arbeiten. Diese Spezialisten sind in der DDR in der Lage, die Produktion der IL 14 zu übernehmen. Die DDR hat in der Sowjetunion eine große Anzahl von Spezialisten, die in der Sowjetunion ausgebildet wurden und die in der DDR arbeiten. Diese Spezialisten sind in der DDR in der Lage, die Produktion der IL 14 zu übernehmen.

S
I
ü
ü
n
S
Q
g
G
B
ei
w
di

Zi
ha
st
st
v
st
si
ge
sch
ha
ge

Nr. 235

Berliner Zeitung

Flugzeuge aus eigener Produktion



Diese moderne Passagiermaschine ist in der DDR hergestellt. Sie wurde aufgenommen auf dem weitläufigen Flugplatz Klotzsche bei Dresden.

Am ersten Mal dieses Jahres flog die IL 14, das erste Flugzeug aus der DDR-Produktion, über seine Vaterstadt Dresden. Groß war der Beifall der am höchsten Feiertag der Arbeit demonstrierenden Dresdener Werktätigen, die dem silbernen Vogel begeistert zuwinkten. Groß war auch die Freude und der Stolz einer Gruppe deutscher Ingenieure und Konstrukteure, die das Flugzeug bei seiner Landung nach dem ersten gelungenen Probeflug begrüßten. Diese Verkehrsmaschine war das Symbol für einen ganz neuen Industriezweig, der in einer kurzen, aber äußerst intensiven Vorbereitungszeit aufgebaut wurde.

Landebahnen für Düsenflugzeuge

Die Fertigung dieser Flugzeuge erfolgt im Industriebau Dresden. Das Werk hat in dem Dresdener Vorort Klotzsche einen weitläufigen Flugplatz mit Start- und Landebahnen für modernste Düsenflugzeuge. In einer sinnvollen Standortverteilung ist Dresden das neue Zentrum der Flugzeugindustrie der DDR geworden. Mehrere große Betriebe des neuen Industriezweigs arbeiten in anderen Teilen der DDR als Zulieferer für das Dresdener Werk. In einem Betrieb in Karl-Marx-Stadt werden die Flugzeugmotoren hergestellt.

Die Stellung Dresdens als Zentrum der neuen deutschen Flugzeugindustrie wird noch dadurch unterstrichen, daß hier auch die wissenschaftlichen Forschungsstätten und Lehrstühle des Flugzeugbaus eingerichtet wurden. Die Technische Hochschule Dresden hat eine Fakultät für Luftfahrtwesen. In der Ingenieurschule Dresden für Flugzeugbau werden mehrere hundert Flugzeugingenieure und -konstrukteure ausgebildet.

Die IL 14 ist wohl ein in der DDR hergestellter, aber nicht hier entwickelter Typ. Es ist vielmehr der Nachbau der bekannten sowjetischen Iljuschin 14, die heute fast die

stellen sich alle Länder die technischen Unterlagen ihrer Errungenschaften bereitwilligst umsonst und ohne Konkurrenzgedanken zur Verfügung. Unrationelle Überschneidungen der Produktion werden durch die Abstimmungen der Flupfahrläne verhindert, die auch für den Flugzeugbau bestehen und sicherstellen, daß die CSR und Polen andere Flugzeugtypen bauen.

Die in Dresden hergestellten Flugzeuge werden bei der Luftflans in Dienst gestellt, die in absehbarer Zeit vorwiegend, wenn nicht vollständig mit den Maschinen der Dresdener Produktion ausgestattet sein wird. Die zur Zeit im Betrieb der Luftflans befindlichen Maschinen sind noch ausschließlich aus sowjetischer Produktion. Die erste Maschine eigener Produktion wird jedoch in Kürze in den Dienst der Luftflans gestellt. Weitere Maschinen sind bereits fertiggestellt und werden noch in diesem Jahr abgenommen. Für die nächste Produktionsetappe sind 100 Maschinen vorgesehen.

Neuer Industriezweig entstand

Der rasche Start der volkseigenen deutschen Flugzeugindustrie ist eine große Leistung. Es ist wenig über ein Jahr her, daß eine kleine Gruppe von Fachkräften des Flugzeugbaus in Dresden zusammengerufen wurde. Aus diesem kleinen Kern wurde in überraschend kurzer Zeit ein neuer großer Industriezweig geschaffen. Im Mai 1955 begann diese Gruppe in Dresden mit der Arbeit, und am 1. Mai 1956 flog das erste Flugzeug über Dresden. Diese erste Gruppe bestand vorwiegend aus Spezialisten der führenden Flugzeugwerke Deutschlands, darunter auch der Chefkonstrukteur des Dresdener Werkes, Josef Besinger.

Die meisten dieser Gruppen gehörten zu den Spezialisten, die 1946 in die Sowjetunion gingen und dort im Flugzeugbau

sich zu sammeln und mit demselben Aufbaueifer zu besetzen. Für junge Menschen, die Interesse haben, im Flugzeugbau, der so ungeahnte Perspektiven hat, zu arbeiten, ergeben sich in Dresden besonders große Chancen. Besinger und Freundel sind als Verdiente Aktivisten zum 13. Oktober vorgeschlagen.

Natürlich ist es nicht das Ziel unserer neuen Flugzeugindustrie, auf die Dauer sowjetische Modelle nachzubauen. Das ist nur der erste Anfang, um überhaupt in die Produktion hereinkommen. Unsere Konstrukteure haben nicht nur mit der Entwicklung eigener Modelle angefangen, sondern man kann sagen, daß diese Entwicklung der ersten eigenen Düsenflugzeuge einen guten Stand erreicht hat. Es handelt sich um große Passagier-Düsenflugzeuge mit vier Düsentriebwerken mit der Typenbezeichnung 152. Diese Langstrecken-Passagierflugzeuge mit rund 50 Sitzplätzen sollen noch im zweiten Flupfahrlan in die Serie gehen und von unserer Luftflans in Dienst gestellt werden. Außerdem sind diese modernen Maschinen für den Export vorgesehen. Mit der erfolgreichen Erprobung dieser Flugzeuge einer vollkommenen eigenen Entwicklung werden wir den Anschluß an das Weltniveau auch im Flugzeugbau erreicht haben.

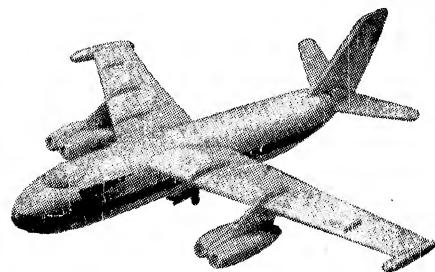
Man könnte die Frage stellen, ob es richtig ist, im jetzigen Stadium unserer Wirtschaftsentwicklung in der DDR so große Investitionen für den Flugzeugbau zu machen. In Deutschland hat der Flugzeugbau durch die hohe Qualitätsarbeit eine große Tradition, die aufzunehmen sich Hunderte und Tausende Arbeiter und Techniker des alten Stammes seit Jahren wünschen. Ihr Wunsch ist nun in Erfüllung gegangen, aber er war nicht allein ausschlaggebend.

Flugzeuge gehören zu den arbeitsintensivsten Maschinen, die hohe Exporterlöse bringen. Da die Importabhängigkeit der DDR unterbrochen nach neuen Exportgütern suchen muß, um den Lebensstandard zu halten und zu verbessern, erweist es volkswirtschaftlich richtig, diese

dieses Geld bauen können, aber das wäre kurzfristig gewesen, denn wir brauchen viel mehr, und mit den Erlösen der Flugzeugindustrie werden wir in einigen Jahren Hunderte Kinos bauen können. Wir sind eben noch in der Lage eines jungen Unternehmens, dessen Besitzer in den Betrieb noch etwas hineinstecken müssen. Schon für den zweiten Flupfahrlan hat sich der junge Industriezweig zum Ziel gesetzt, die Rentabilität zu erreichen.

Weiter als Westdeutschland

Westdeutschland ist noch nicht soweit, Verkehrsmaschinen zu bauen, und es liegen auch keine Anzeichen dafür vor, daß es in absehbarer Zeit dazu in der Lage sein wird. Durch die Unterstützung der Sowjetunion konnten wir eine zukunftsreiche Produktion für die Zivilluftfahrt beginnen. Mit den Maschinen, die wir bauen, können keine Städte zerstört werden, sie können und sollen nur dem friedlichen Verkehr dienen. Es ist bezeichnend, daß auch hier die westdeutsche Produktion sich nur im Rahmen des NATO-Programms bewegen und keine friedlichen Perspektiven entwickeln kann. Ohne Zweifel hat die westdeutsche Wirtschaft in ihrer Hochkonjunktur das Kapital, auch eine zivile Flugzeugindustrie aufzubauen. Tatsache ist jedoch, und das allein entscheidet, daß sie dieses Kapital nicht für diesen friedlichen Zweig einsetzt, sondern mit NATO-Zielsetzung Kampfflugzeuge baut. Man braucht sich nur die westdeutschen Zeitungen anzusehen,



Ein Modell des in Konstruktion befindlichen neuen viermotorigen Düsenverkehrsflugzeugs 152, das noch im zweiten Flupfahrlan in Serie gehen soll

wo genügend neue Jäger- und Bomber-Typen abgebildet sind, aber keine Verkehrsmaschinen. Daß wir im Flugzeugbau nicht nur in der friedlichen Zielsetzung, sondern auch im Aufbau der Luftfahrtindustrie weiter sind als in Westdeutschland und alle Aussicht haben, diesen Vorsprung zu halten, wenn wir so weitermachen wie bisher, das ist genügend Grund, am Geburts-